

CIUDADES PARA UN PEQUEÑO PLANETA

Richard Rogers

el factor que ha minado más que ningún otro la cohesión social de las ciudades han sido los vehículos privados. Se estima que en el mundo existen cerca de 500 millones de vehículos. Éstos han erosionado la calidad de los espacios públicos y han fomentado la expansión metropolitana. Del mismo modo que el ascensor hizo posible al rascacielos, el coche ha permitido que los ciudadanos vivan alejados del centro de las ciudades y ha facilitado la división de las actividades cotidianas por compartimentos, separando las oficinas de las tiendas y éstas de las viviendas. Cuanto más se expanden las ciudades, menos rentable resulta la expansión de sus sistemas de transporte público y, por tanto, más dependientes son los ciudadanos del vehículo privado. Las urbes de todo el mundo se están transformando para adaptarse a las necesidades del automóvil, a pesar de que es éste, más que la industria, el factor capital de contaminación del planeta; la misma contaminación de la que huyen los residentes en los barrios periféricos. En total, se generan más de 2 billones de metros cúbicos de humos procedentes de la combustión de los automóviles, al tiempo que se espera que su número crezca en un 50 % hacia el año 2010 y que se doble hacia el 2030. Paradójicamente, desde una perspectiva individual, el automóvil sigue siendo el producto tecnológico más deseado y liberador de este siglo. Es barato dada su masiva fabricación, está subvencionado y resulta práctico en la medida en que no muchas ciudades han sido proyectadas para optimizar la explotación del transporte público; también es un icono cultural irresistible que otorga categoría social y encanto.

En cualquier caso, las estadísticas más sencillas muestran el daño causado por el creciente número de vehículos. La calle, anteriormente lugar de juegos y de encuentros sociales, ha sido tomada por los automóviles. Una plaza de aparcamiento necesita de unos 20 metros cuadrados y, suponiendo que sólo uno de cada cinco habitantes tenga vehículo, una ciudad de unos diez millones de habitantes, como Londres, necesitaría diez veces más la superficie del centro de la ciudad para dar cabida a todo ese parque automovilístico. Bastaría poner en marcha simultáneamente todos esos vehículos y hacerlos circular para saturar la ciudad de polución y atascos y mostrar hasta qué punto su mal uso afecta a la convivencia urbana. Mientras el automóvil se convierte en un factor clave de la planificación urbanística, las calles y la forma y la distribución de los espacios públicos parecen estar orientados exclusivamente en beneficio del automovilista.

Entre 1970 y 1995, el número de vehículos se dobló en Europa y sigue creciendo en las ciudades del mundo desarrollado, alentado por la industria automovilística, ya sea privada o estatal. Al mismo tiempo, la previsión futura del elevado uso del automóvil condiciona una planificación urbana proyectada a partir del sistema viario, una prioridad que está marcada por ese aumento incesante de la utilización de los automóviles.

Coches, coches, coches

A mediados del siglo xx la Tierra tenía 2.600 millones de habitantes y 50 millones de automóviles. En los últimos cincuenta años, la población global se ha duplicado mientras que el número de automóviles se ha multiplicado por diez. Se espera que en los próximos veinticinco años el número de automóviles alcance los mil millones. La motorización masiva ha llegado y amenaza con extenderse a todas las ciudades del mundo.

¿Amigos o tráfico?

► Flujos de circulación peatonal.

La investigación llevada a cabo en San Francisco confirma la simple y cruda realidad de que el tráfico urbano destruye el sentido comunitario de la calle.

En el estudio se comparan tres calles de un mismo barrio con diferentes intensidades de tráfico. A medida que aument el tráfico, disminuyen las visitas informales entre vecinos.

El tráfico es una causa significativa de alienación urbana.